

MINISTÉRIO



DAS COLÓNIAS

BIBLIOTECA E ARQUIVO

PROVINCIA DE MOÇAMBIQUE

AS OBRAS PÚBLICAS

E

O FOMENTO DA PROVÍNCIA

Em 1918

RELATÓRIO

DA

INSPECÇÃO DAS OBRAS PÚBLICAS



COIMBRA

IMPrensa DA UNIVERSIDADE

1920

PROVÍNCIA DE MOÇAMBIQUE

AS OBRAS PÚBLICAS

E

O FOMENTO DA PROVÍNCIA

EM 1918

RELATÓRIO

DA

INSPECÇÃO DAS OBRAS PÚBLICAS



COIMBRA

IMPrensa DA UNIVERSIDADE

1920

363.509679
M8778

Ex.^{mo} SENHOR:

Tenho a honra de apresentar a V. Ex.^a o relatório da Inspeção das Obras Públicas, relativo ao ano de 1918.

A informação que nêle se contém relativa aos serviços de Obras Públicas e de Caminhos de Ferro é deficiente por não estarem ainda completamente elaboradas as suas estatísticas. Só elas permitiriam fazer uma apreciação exácta do seu trabalho e dos resultados colhidos.

Ainda assim obtiveram-se dados e informações que permitiram dar uma ideia da sua actividade. Os serviços de Agrimensura e dos Correios e Telégrafos não são apreciados por não terem estado sujeitos à acção fiscalizadora da Inspeção.

No final do relatório faz-se uma referência à actividade industrial da Colónia e ao seu comércio, apenas para justificar com dados e com algarismos, algumas apreciações feitas ou sugestões apresentadas no decorrer do trabalho.

Sumarizados em capítulo especial se encontram as principais recomendações do relatório, e para elas ousei chamar a esclarecida atenção de V. Ex.^a.

Há obras e melhoramentos que é preciso fazer, de pronto, para que o pôrto de Lourenço Marques possa aguentar-se na luta de competência em que de longe se acha empenhado, e em que vai perdendo terreno, mercê da lentidão do nosso esforço. A dragagem do canal da Polana é um desses melhoramentos de importância capital para elle.

Há outros trabalhos dos quais depende o rápido progresso da Província e a sua valorização económica, como são: a «continuação dos caminhos de ferro de penetração, actualmente em construção»; e a rápida conclusão das «instalações frigoríficas da Matola» que

tanto interessam à indústria pecuária dos distritos ao Sul do Save.

É preciso servir, pela viação acelerada o distrito de Tete tão rico e tão abandonado.

Ali, mais talvez do que em qualquer outra parte da Província, a colonização europeia é possível. Mas ela não se poderá tentar, sem primeiramente servir o território por um caminho de ferro.

Desde o primeiro dia em que tive de ocupar-me das obras e melhoramentos materiais necessários ao desenvolvimento da Província, que incluí no programa dos grandes trabalhos, a construção imediata de um caminho de ferro para o distrito de Tete.

É um melhoramento talvez mais importante e mais urgente do que nenhum outro, a pesar de tanto trabalho importante e urgente haver para fazer na Província.

Por isso registo com prazer, ao fechar o relatório, que uma missão de estudos segue para Quelimane e para Tete afim de fazer o reconhecimento ferro-viário dos dois distritos.

Oxalá não haja desfalecimento no empreendimento agora encetado, e que em breve possamos registar a inauguração duma nova era nas construções ferro-viárias da Província, que mal podem continuar a ser feitas pelos processos rotineiros do passado.

Se se levar a viação acelerada ao coração de Tete poder-se há empreender a colonização dos férteis e salubres territórios da Angonia, colonização que poderá constituir o início auspicioso duma corrente de emigração portuguesa para os diferentes planaltos colonizáveis da Província, desde que sejam servidos, todos êles, pela viação acelerada.

A questão da colonização é capital para a Província.

Não cabe na índole dêste relatório abordá-la; mas repetirei o que já escrevi algures: colónias portuguesas sem portugueses mal se compreendem; e com funcionários públicos não se coloniza.

A colonização não é problema tão difícil como a muitos se afigura. Colonizar com comissões, sim: a sua acção negativa explica, até, o insucesso de muitas tentativas que se mostravam auspiciosas.

Mas radicar portugueses em terras férteis e salubres, onde lhes seja possível valorizar o seu esforço, não deve apresentar grandes embaraços.

Pois se êles vão de boa mente colonizar para piores climas e para regiões menos ricas...

Nomeie-se um Comissário de colonização e escolha-se um homem de larga competência e de maior experiência, o qual na Província mesmo se pode encontrar.

Dê-se a êsse funcionário plenos poderes para recrutar colonos; para lhes encaminhar os primeiros passos, pondo à sua disposição um fundo de colonização, do qual preste rigorosas contas.

Dêem-se por outro lado todas as facilidades aos emigrantes que queiram vir para África; concedam-se passagens, de preferência, a famílias, cujos chefes tenham abonações suficientes de honestidade e de capacidade de trabalho.

Mas, e antes de tudo isto, faça-se o caminho de ferro para a Angonia, e prolongue-se o de Moçambique pelo [menos até à Namulia, se não se quiser servir antes esta região pelo caminho de ferro de Nhamacurra.

Estas medidas enfileiram entre aquelas que hão-de trazer à Província uma nova era de prosperidades.

Para se promover mais eficazmente, e até mais económica-mente o estabelecimento de colonos, obriguem-se os empreiteiros das novas contruções a empregarem, *exclusivamente*, capatazes e operários portugueses.

E, de entre estes, dê-se preferência aos casados.

Tome mesmo o Estado o encargo de fornecer por si ou por agentes seus, toda a mão de obra europeia de que os empreiteiros precisem.

Facilite-se e provoque-se mesmo, por todas as formas, que êsses europeus tragam para a Colónia a mulher e os filhos, logo que se lhes proporcione logar com estabilidade.

E assim, sem grandes trabalhos e despesas, mas por uma acção persistente e metódica, vêr-se há surgir por toda a parte a raça que foi grande outrora, e que é capaz, ainda hoje, de grandes desígnios, quando inteligentemente conduzida.

No decorrer do relatório ponho em relêvo certos serviços que muito conviria criar, e que se prendem com o problema da valorização industrial e agrícola da Colónia.

Proponho a criação da Repartição hidráulica agrícola e de irrigação.

Drenar os campos mais férteis, mas insusceptíveis de cultura por serem alagados; procurar água para usos domésticos e para irrigação em regiões salubres e ricas, mas despovoadas são trabalhos que pertencem àquele serviço, e que são necessários para o aproveitamento do solo e para a fixação do colono.

Mereceram à Inspeção especiais cuidados os trabalhos de organização dos serviços; a viação acelerada da Província: e o assunto da Convenção Transvaal Moçambique.

Em matéria de orgânica propunha-me remodelar os serviços, a começar pelos da Inspeção, procurando torná-los mais eficientes e económicos. O capítulo relativo a este assunto mostra e justifica o que se pretendeu fazer.

A disposição da Convenção Transvaal Moçambique que garante a Lourenço Marques 50 a 55 % do tráfego da Zona de Competência desde 1914 que não é cumprida.

Conseguiu-se, já quasi no fim do ano, que a Junta Mixta reunisse; e portanto está dado o primeiro passo para se conseguir uma satisfação às nossas reclamações que de longe veem sendo feitas.

O que pela Inspeção das Obras Públicas se fez constar dum relatório que há pouco tempo tive a honra de depôr nas mãos de V. Ex.^a

Nêle foi exposta em detalhe a situação, e foram indicadas as medidas que convem adoptar para que se consiga o cumprimento dos termos da Convenção.

A rede de viação acelerada, em que desde longe trabalhava, ficou esboçada numa Memória discritiva e justificativa que há pouco apresentei.

O plano é vasto e exige grandes capitais para se empreender.

Mas há linhas férreas que não podem deixar de ser construídas desde já.

A ligação dos caminhos de ferro ao sul do Save e a construção dum ramal até Massinga são absolutamente indispensáveis ao progresso dos três distritos: Lourenço Marques, Gaza e Inhambane. Igualmente é precisa a construção imediata do caminho de ferro de Quelimane a Tete e de Moçambique à fronteira oeste do distrito.

Êste é um programa mínimo onde a Província deve pôr o seu maior empenho.

Os fundos requeridos para o executar não estão fóra das possibilidades da Colónia; e a efectivação do programa trará uma transformação formidável às suas actividades.

A Província é rica e tem em si todos os elementos precisos ao seu engrandecimento. Podemos por isso valorizá-la pelo nosso próprio esforço.

Muito se tem já feito: diga-se em abono da nossa capacidade colonizadora.

Mas muito há ainda a fazer.

Saúde e Fraternidade. — Lourenço Marques, 20 de Março de 1919. — Ex.^{mo} Sr. Governador Geral da Província de Moçambique. — *A. Galvão.*

CAPÍTULO I

Obras públicas

No relatório do ano anterior dizia-se que a dotação dos serviços de Obras Públicas era ainda muito modesta para a grande obra que a estes serviços incumbe realizar; e que indispensável era aumentá-la para que tais serviços podessem corresponder cabalmente às exigências sempre crescentes da Colónia, promovendo o seu progresso material.

Por isso se empregaram esforços antes e durante a discussão, feita em Conselho do Governo, do orçamento geral da Província, para ser aumentada a dotação para obras e melhoramentos. Infelizmente nada se pôde conseguir.

O equilíbrio orçamental tinha de assegurar-se, sem o que o orçamento não seria aprovado na Colónia; e êsse equilíbrio obtinha-se, uma vez mais, sacrificando a dotação dos serviços de Obras Públicas.

Pois a necessidade de aumentar a dotação era óbvia. Tendo os preços dos jornais e dos materiais subido, a ponto de os orçamentos das obras serem hoje três e quatro vezes mais elevados do que em tempos normais, indispensável era triplicar ou quadruplicar as dotações, para se poder fazer obra apreciável.

Evidentemente, a época que se atravessa não é de molde a empreender grandes trabalhos; mas é preciso dar que fazer ao pessoal do quadro e aos operários; e há sempre obras urgentes que teem de executar-se, seja qual fôr o preço porque elas fiquem.

Nas condições em que o mercado dos materiais se conserva, e com os preços dos jornais que vigoram, as dotações consignadas no orçamento mal chegam para a conservação dos edificios públicos.

Porque é de notar que a propriedade urbana do Estado na província é já importante. Infelizmente, não se lhe conhece o valor.

Não foi possível fazer aqui, durante este ano, o que em 1913 se fez em Angola, onde se inventariou toda a propriedade urbana do Estado.

Era propósito meu seguir o mesmo processo que ali puz em vigor, adoptando os mesmos modelos para o cadastro dos edifícios públicos.

E reputo o trabalho tão importante que para êle chamo a especial atenção de quem me sucede no lugar.

Foram as condições anormais em que a província se encontrou, condições derivadas do estado de guerra, que impediram que tal trabalho, como muitos outros, se iniciasse; mas as condições normalizam-se rapidamente, e a execução do cadastro não é empreendimento difícil, contando-se com a boa vontade de todos.

As dotações para obras, inscritas no orçamento para o corrente ano económico, são as seguintes :

Lourenço Marques	100.000\$00
Inhambane.	25.000\$00
Quelimane	20.000\$00
Tete.	25.000\$00
Moçambique	25.000\$00
<i>Soma</i>	<u>195.000\$00</u>

As dotações que a Inspecção das Obras Públicas propôs, mas que não poderam ser aprovadas, eram as seguintes :

Lourenço Marques.	200.000\$00
Inhambane.	50.000\$00
Quelimane	40.000\$00
Tete.	50.000\$00
Moçambique	40.000\$00
Gaza.	25.000\$00
<i>Soma</i>	<u>405.000\$00</u>

É interessante comparar as verbas inscritas no orçamento

dêste ano com as verbas dos anos anteriores, por isso que se constata que, à medida que a província se vai desenvolvendo, vão as dotações das Obras Públicas diminuindo. Quer dizer: aumentam as necessidades e as exigências dos serviços; e diminuem as dotações para as suprir e satisfazer.

É isto o que nos mostra o seguinte quadro, onde se compararam as dotações dos últimos 14 anos:

Anos económicos	Dotações anuais
1904 a 1906	220.000\$00
1906 » 1907	239.000\$00
1907 » 1908	232.000\$00
1908 » 1909	245.000\$00
1909 » 1912	257.000\$00
1912 » 1914	233.000\$00
1914 » 1916	225.000\$00
1916 » 1917	180.000\$00
1917 » 1918	195.000\$00
1918 » 1919	195.000\$00

Vê-se por aqui que as dotações foram aumentando sucessivamente até ao ano económico de 1909-1910; e foram diminuído desde 1912 para cá.

Por serem interessantes as variações das dotações dos diferentes distritos; a seguir se faz a sua comparação:

Dotação em contos

Distritos	1904-1906	1906-1907	1907-1908	1908-1909	1909-1912	1912-1914	1914-1916	1916-1917	1917-1918	1918-1919
Lourenço Marques.	170	171	172	174	174	120	120	120	100	100
Gaza.	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0
Inhambane.	12	12	12	12	24	25	25	25	25	25
Quelimane.	15	18	18	24	24	30	30	30	20	20
Tete.	0	15	15	20	20	33,5	25	25	25	25
Moçambique.	15	15	15	15	15	15	25	25	25	25
<i>Total</i>	220	239	232	245	257	233,5	225	180	195	195

O distrito militar de Gaza, extinto em 1907, foi restaurado, agora sob a Administração Civil, por decreto n.º 3:766 de 21 de Janeiro de 1918. Por isso se propôs, na distribuição de fundos de 1918-1919, a verba de 25 contos para Obras Públicas nêle.

As exigências orçamentais não permitiram porêr a inscrição de qualquer verba, pelo que foi superiormente resolvido que as importâncias necessárias para obras saíssem da dotação especial para a instalação do distrito.

Analisemos agora as verbas inscritas para o pessoal do quadro, nos orçamentos citados, para se apreciar a relação que há entre as dotações para obras e melhoramentos e a despesa com êsse pessoal, quer técnico, quer administrativo e fiscal.

As verbas inscritas nos diversos orçamentos são as seguintes :

1904 a 1906	43.170\$40
1906 » 1907	56.782\$50
1907 » 1908	48.669\$24
1908 » 1909	57.965\$00
1909 » 1912	55.630\$00
1912 » 1914	62.618\$00
1914 » 1916	69.086\$00
1916 » 1918	72.327\$00
1918 » 1919	76.684\$00

A despesa aumentou sempre; sendo a do orçamento corrente quási dupla da do orçamento de 1904-1905.

Não se infira, porém, daqui, que a quantidade de pessoal tenha aumentado na proporção do aumento da despesa.

O acréscimo de verba resultou, em grande parte, da melhoria de situação dos empregados.

Houve aumento de numero de apontadores que passou de 8 a 12; e houve aumento no número de desenhadores que passou de 1 a 6.

Mas o número de condutores foi reduzido passando de 14 a 11 pela extinção dos condutores auxiliares.

E os dois mestres de obras que vinham figurando no orçamento desde 1908, foram finalmente eliminados em 1917, nos termos do art. 33.º do decreto de 11 de Novembro de 1911.

Por proposta da Inspeção, foi o pessoal do quadro aumen-

tado no orçamento actual, de 1 architecto de 2.^a classe e de 2 chefes de Conservação de estradas.

Essa é a razão do aumento de despesa do ano passado para este ano.

É de interêsse comparar ainda as dotações para Obras Públicas, durante o largo período referido, com as dotações para pessoal do quadro.

Anos económicos	Orçamento de despesa			
	Dotações		Percentagem	
	Com pessoal	Para obras	Pessoal	Obras
1904-1906	43.170\$46	220 contos	16 %	84 %
1906-1907	56.782\$50	239 »	19 %	81 %
1907-1908	48.669\$24	232 »	18 %	82 %
1908-1909	57.965\$00	245 »	19 %	81 %
1909-1912	55.630\$00	257 »	18 %	82 %
1912-1914	62.618\$00	233 »	21 %	79 %
1914-1916	69.086\$00	225 »	23 %	77 %
1916-1917	72.327\$00	180 »	29 %	71 %
1917-1918	72.327\$00	195 »	27 %	73 %
1918-1919	76.684\$00	195 »	28 %	72 %

Ora, desde que as dotações para obras se vão reduzindo, e que a despesa com o pessoal do quadro vá aumentando, evidentemente o desiquilíbrio resultante há de reflectir-se no custo das obras e dos melhoramentos realizados.

Em todo o caso, compulsando as tabelas orçamentais da vizinha União, para o ano económico de 1919-1920, encontra-se nelas que a dotação para os serviços de Obras Públicas é de 594.442 £, das quais 172.142 são para pessoal.

Esta última verba representa 28 % da despesa total com o serviço; e essa percentagem é igual à que se regista no nosso serviço das Obras Públicas como o quadro acima mostra.

Mas, de facto, a percentagem entre nós é muito menor porque o pessoal das Obras Públicas, além da Administração do

fundo geral que o orçamento consigna, tem também a aplicação de verbas especiais destinadas a obras que a tabela de despesa extraordinária, nomeadamente consigna.

Assim, no orçamento de despesa extraordinária para o corrente ano económico, encontram-se as seguintes verbas para trabalhos públicos, que o pessoal de Obras Públicas tem de aplicar:

Dotação para estradas na Província. .	97.827\$59
Reparação urgente no farol da Inhaca. .	35.000\$00
Acabamento do hospital de Inhambane. .	25.000\$00
Verba consignada a construções de fa- róis	100.000\$00
Para conclusão do hospital do Chai- -Chai	16.000\$00
<i>Soma</i>	<u>273.827\$59</u>

E não é só isto. Além destas obras, outras há ainda que são custeadas por créditos especiais, abertos durante o ano, por portarias provinciais, e que também são executadas pelo pessoal das Obras Públicas.

Nestas condições está sendo feito o grande edifício das Repartições Públicas; o quartel para a Companhia de Depósito; a consolidação da encosta da Ponta Vermelha; a conclusão da esplanada marginal entre o meridiano do farol e a doca de pesca na Ponta Vermelha, etc., etc.

E está-se trabalhando no projecto dum Instituto de Educação e ensino a construir na Namahacha por conta dos fundos da Comissão de Benificência de Lourenço Marques, obra de grande importância, e cuja construção se iniciará logo que o projecto fique pronto (1).

Por isso com razão se queixa o director das Obras Públicas de que o pessoal que tem em serviço não chega para o estudo e para a execução de todas as obras e melhoramentos que pela direcção correm.

(1) A construção começou em fevereiro corrente, estando orçamentada, em cerca de 300 contos.

A falta de pessoal é ainda agravada, no momento actual, pela falta de empreiteiros.

Luta-se por vezes com dificuldades para conseguir um empreiteiro que tome conta das obras. E quando estas sejam fóra de Lourenço Marques então não há nenhum que vá executá-las. Aí, os trabalhos teem de ser conduzidos, em regra, por administração directa.

Sendo assim, e dada também a falta de operários com conhecimentos e aptidões suficientes, é preciso ter junto de cada obra, desde que ela seja de alguma responsabilidade, ou que seja de importância, um empregado técnico das Obras Públicas a dirigí-la.

Um dos últimos trabalhos de responsabilidade que a direcção das Obras Públicas quis executar foi o do farol de Mafamede. Apesar de ser uma obra para mais duma centena de contos, para se conseguir que um empreiteiro ali fôsse examinar as condições locais foi preciso que o Estado lhe pagasse as passagens. E êsse mesmo empreiteiro depois de tomar conhecimento do local e dos recursos nêle existentes, apresentou uma proposta de preço que foi considerada absolutamente inaceitável pela Direcção.

Ora estas dificuldades aparecem todos os dias, e em toda a parte.

Não há empreiteiros, não há operários, não há materiais.

E o pessoal das Obras Públicas, é que tem de suprir, quando pode, todas as deficiências.

a) Edifícios Públicos

Já ficou dito no relatório anterior que não é de recomendar a prática, que na Província se está seguindo, de dotar certos edifícios públicos com verbas próprias para as suas despesas de conservação, subtraíndo-as aos preceitos fiscalizadores do Regulamento de 11 de Novembro de 1911.

Não me foi possível acabar com tal prática. No orçamento actual encontra-se, para exemplo, uma verba de 14 contos para obras de conservação do hospital Miguel Bombarda em Lourenço Marques.

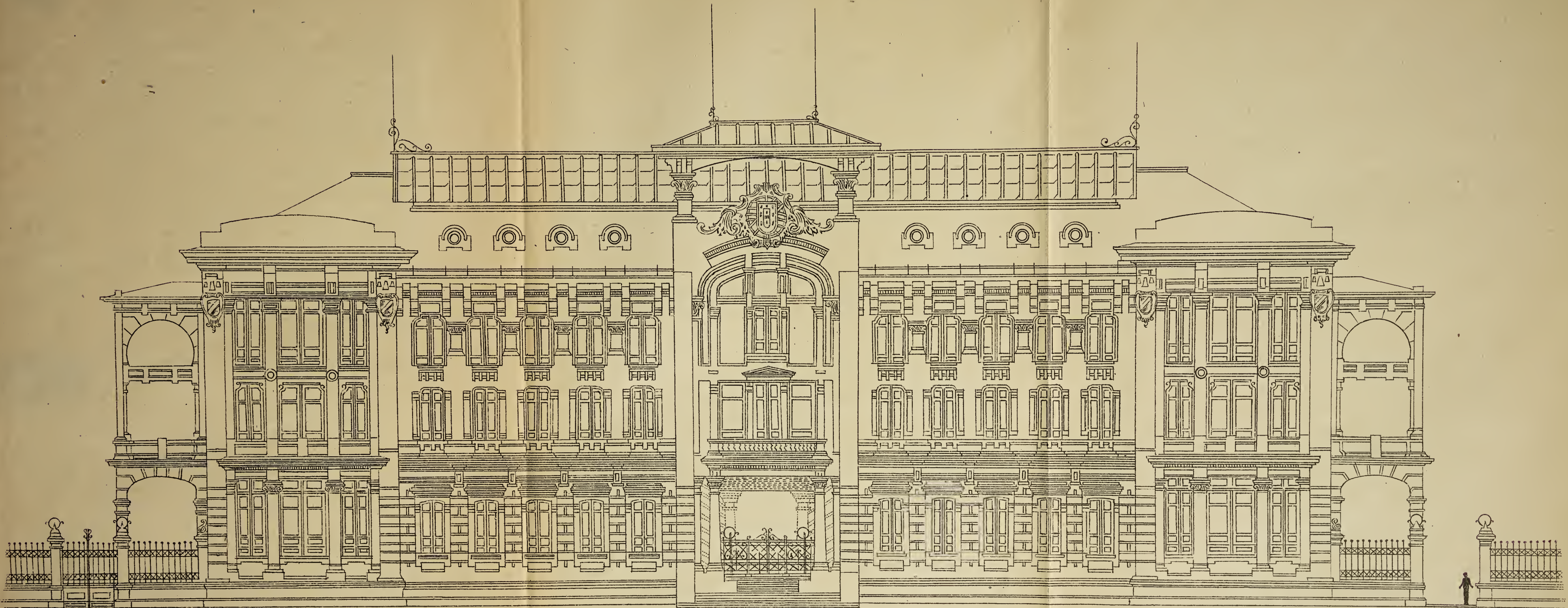
Compulsando os mapas das obras e melhoramentos a realizar nos diversos districtos, durante o actual ano económico, vê-se que as verbas consignadas a pequenas obras de Conservação e

s REPARTIÇÕES



ESCALA DE 0,005^m p.m.

PROJECTO PARA A CONSTRUCCÃO DO PALACIO DAS REPARTIÇÕES



ESCALA DE 0,005 p.m.

363.509679
M877o



a pequenas reparações de edifícios se eleva a 26.000\$00; ou seja pouco mais de 13 0/0 da dotação total. O regulamento prevê que essa percentagem possa ir até 25 0/0. Em todo o caso deve dizer-se que nas várias rectificações às primitivas distribuições de fundos, que durante o ano é costume fazerem-se, o número das pequenas obras aumenta sempre, e por forma considerável.

A-pesar disso, é de presumir que na Província se fique presentemente muito áquem do limite fixado, pelo Regulamento, mesmo entrando em linha de conta com a dotação especial para o hospital Miguel Bombarda.

Êste assunto é muito importante. A observância do preceito regulamentar impede que grande parte das dotações sejam dispendidas em trabalhos de duvidosa utilidade, porque se reparam, às vezes, edifícios que só merecem demolição; e se fazem obras e despesas de conservação noutros que melhor seria serem abandonados.

Para obras novas, destina-se sómente a verba de 41.200 escudos. Daí a necessidade de recorrer a dotações especiais para se fazerem as obras cuja urgência se impõe.

Estão neste caso o edificio destinado a Repartições Públicas e o quartel militar para a Companhia de Depósito.

O chamado edificio das repartições públicas fica situado na Avenida da República, entre a Direcção dos Correios e a Inspeccção Superior de Fazenda.

Nele se devem instalar os seguintes serviços do Estado:

A Secretaria dos Negócios Indígenas,

A Secretaria Geral do Govêrno.

A Direcção das Obras Públicas.

A Inspeccção das Obras Públicas.

A Inspeccção de Agricultura.

Os Serviços de Veterinária.

Os edificios para um quartel militar estão sendo feitos junto à nova carreira de tiro nos terrenos que ao Estado ficaram na regularisação da chamada concessão de São Marchild: Êsse quartel é destinado à Companhia de Depósito, servindo para alojar as praças europeias que passam por Lourenço Marques.

No programa de novas edificações que se estavam esboçando figuravam:

A construção de um edificio para liceu.

A construção do Tribunal da Relação.

A construção de um edifício para tribunais militares.

A construção de novos quarteis para a Bateria de Artilharia e Guarda Republicana.

A construção de um edifício para a Alfândega.

A construção de um palácio do Govêrno.

O actual edifício da capitania onde se acha instalado também o Departamento Marítimo vae desaparecer, passando a Capitania para o edifício, em construção, dentro do recinto do pôrto, e próximo dos escritórios do Caminho de Ferro. Nele se poderá instalar também, embora provisoriamente, o Departamento Marítimo. Manifestamente os dois serviços instalam-se ali mal; mas está já feito o projecto de ampliação do mesmo edifício para num outro corpo que se lhe adicione, se instalar definitivamente o Departamento.

Esta edificação é custeada pelos fundos do Conselho de Administração do Pôrto e Caminhos de Ferro e não pela verba consignada a Obras Públicas.

Há certos edifícios tão necessários à Administração Pública que mal se comprehende que há muito tempo não tenham sido feitos. Um dêles é precisamente o edifício destinado às repartições públicas.

E de notar que na sua construção se pensava há mais de 12 anos.

Na Direcção das Obras Públicas existem planos dessa data para tal edifício.

Segundo êles, o edifício era projectado precisamente onde está sendo construido, no local do velho edifício de madeira e zinco, onde estavam instaladas a Direcção e a Inspecção das Obras Públicas. Êsse edifício desapareceu logo no princípio do ano, com geral satisfação, tendo-se aproveitado os seus materiais para fazer uma caserna de sargentos no novo quartel para a Companhia de Depósito.

Outro edifício cuja construção de há muito se recomenda é o edifício destinado a Tribunal da Relação.

Não é admissível que os serviços de justiça, que por toda a parte se acham instalados em belos edifícios, palácios mesmo, em Lourenço Marques funcionem numa modesta casa de madeira e zinco construida para simples residência.

Antes ter deixado ficar o Tribunal no edifício da Procuradoria, mudando esta para a residência do Antigo Govêrno de Distrito onde a Relação está.

Mas é indispensável dar quanto antes, comêço a um edifício próprio, o qual não pode nem deve ser um edifício vulgar.

Aqui, na vizinha União Sul Africana, por toda a parte se levantam tribunais luxuosos, instalados por vezes em verdadeiros monumentos de architectura, como em Johanesburg acontece.

Conforme preceitua o código administrativo, os tribunais de primeira instância funcionam em edifícios fornecidos pela Câmara. Em Lourenço Marques estão instalados nos próprios Paços do Concelho.

Mas não se pode dizer que estejam bem instalados, a-pesar-de o edifício ser moderno.

A nova lei orgânica das Colónias preceitua que seja o Estado que instale os tribunais. E daí a ideia que surgiu de juntar a primeira com a segunda instância, e ainda com a Procuradoria, instalando-as num edifício apropriado, ao qual se poderia chamar o Palácio da Justiça; e que deve ter linhas e proporções adequadas à designação.

Esta é a tendência que se manifesta em Lourenço Marques e contra a qual não vemos objecção de maior, comquanto sejamos de opinião que a Relação deve antes funcionar em edifício fora do bulício próprio dos tribunais de primeira instância, que, demais, devem ficar localizados nos bairros onde a vida é mais intensa.

Tem-se discutido já o local destinado a êsse edifício. E muitas opiniões são porque se construa no largo onde actualmente está a Igreja de Nossa Senhora da Conceição, fazendo o Estado uma nova Igreja nas imediações, podendo ser no tôpo do talhão de Vila Jóia fazendo esquina para a Avenida Miguel Bombarda e Elias Garcia, com a frente para aquela.

O largo da Igreja é bom, e é mais apropriado a palácio da Justiça do quẽ a edificio do liceu, como também se tem alvitrado.

Êste, conforme já tivemos oportunidade de informar oficialmente, pode ser construído junto do Observatório Astronómico, num dos vastos talhões que o Estado ali tem.

Ê claro que a Companhia dos Tramways eléctricos estende a

viação até elle, o que aliás teria de fazer, mesmo durante a construção do edificio, para o transporte de materiais precisos à construção.

O bairro da Polana é sem dúvida, o sitio mais higiênico e mais salubre da cidade. Ali se devem fazer os campos de jogos para a educação física; devem fazer-se jardins; e ali perto se pode instalar também o Parque Zoológico, de tanto interesse para a educação e recreio da gente nova. Este Parque pode construir-se na actual quinta de São Marchild, faceando o campo de Golf por um lado, e ocupando em profundidade os terrenos da encosta até à praia.

O aquário público, se vier a construir-se, pode ter ali o seu lugar, mas em baixo, próximo do mar.

Um dos lugares muitas vezes indicado como servindo para a edificação do liceu, é o talhão do antigo hospital, no tôpo da Avenida Aguiar.

É um lugar que parece menos próprio debaixo de vários pontos de vista.

Também não recomendaríamos que se fizesse nele o novo edificio que se projecta construir para Paços do Concelho.

O edificio para os Paços do Concelho tem o seu lugar naturalmente marcado no jardim em frente da Capitania com duas frentes, uma para a Praça onde está o Monumento a António Enes e outra para a Praça 7 de Março.

Ali pode construir-se um belo edificio de grande architectura e de linhas magestosas, tendo a vantagem de ficar situado em frente da principal praça da Cidade.

O edificio para os tribunais militares pode ficar junto ao Quartel General, no talhão já hoje reservado para esse fim.

O projecto já está feito; e se o Quartel General dispõe, como supomos, de verba especial para elle, pode e deve ser desde já construido, instalando-se nêle provisoriamente o tribunal da Relação, e passando a funcionar os tribunais militares no edificio onde está a Relação.

O Quartel de Artilharia fica ao lado do Quartel que se está construindo para a Companhia de Depósito e entre elle e a carreira de tiro.

Não se recomenda porém construir ali também, como já foi

sugerido, o Quartel para a Guarda Republicana, o que não quer dizer que não convenha tirar a Guarda Republicana donde está, sobretudo se não houver a decisão de melhorar as condições higiénicas do local. Porque a razão principal porque o actual quartel está condenado é porque se não tem querido sanear os terrenos à volta dêle.

No lugar do antigo pântano, que ficava mesmo por debaixo do Quartel, existem hoje vários pântanos de pequenas dimensões, mas que constituem excelentes viveiros de mosquitos, e que são piores que o antigo que tinha sôbre êle a vantagem de ser banhado pela agua salgada.

E para o lado oeste do Quartel não faltam também pântanos que tornam insalubre, não só o Quartel, como todo aquele bairro a oeste da Avenida Central.

É por isso que as construções daquela parte da cidade se acham desvalorizadas, sendo habitados pelas classes menos abastadas.

Sanear aquêles pântanos é uma medida de maior urgência para o quartel, para a população operária e para toda a cidade.

O edificio da Alfândega há de construir-se dentro dos recintos do pôrto, mas à face da rua, dando para a via pública.

O local que noutros tempos foi escolhido e que me parece de recomendar, era o da velha estação do caminho de ferro, ficando a constituir um dos lados da Praça Mac Mahon.

Finalmente o palácio do Govêrno que, acreditamos, nunca sairá do local onde hoje está, ficava bem na esplanada do farol da Ponta Vermelha, desde que não se pêjem os vastos terrenos que o Estado ali tem com pequenas edificações que prejudicariam totalmente o magnífico local.

Ao terminar o ano de 1918 estavam em andamento 100 obras, sendo 17 obras novas e 83 obras de conservação e reparação de edificios.

Das obras novas estavam sendo custeadas pela dotação ordinária das Obras Públicas as seguintes :

No Distrito de Lourenço Marques :

Construção de uma casa de residência para o Secretário da Administração de Magude.

Construção de dependências na casa do Administrador da Manhiça.

Conclusão dos muros de vedação, portões, e guaritas, do paiol.

Construção de um posto Observatório na Repartição da Agrimensura.

Construção de uma fossa septica na Companhia de Depósito e de Recrutamento.

Instalação da Missão civilisadora na Manhiça.

Construção do pôsto de Katuane na circunscrição do Maputo.

No Distrito de Inhambane :

Construção de uma casa na estação agronómica de Inhamussua.

Construção de retretes anexas às enfermarias do Hospital de Inhambane.

No Distrito de Quelimane :

Construção de um edifício para a estação telégrafo postal no Chindio.

Conclusão da residência do Govêrno de Quelimane. Retretes e casas de banho no hospital.

Reconstrução de dois armazens alfandegados em Quelimane.

Construção de uma grande cisterna no pátio do hospital.

No Distrito de Moçambique :

Construção de uma cisterna no hospital de Memba.

Reconstrução do pôsto de Metil, em Angoche.

Construção de uma cosinha na Capitania.

Construção de varandas na enfermaria de Memba.

No Distrito de Tete :

Construção da residência do Administrador de Massanga.

Construção da residência para o Administrador do Zumbo.

Hospital Militar e Civil de Tete.

Os edificios que se estavam construindo por verbas especiais eram os seguintes :

Em Lourenço Marques :

Palácio das Repartições (rez-do-chão) 60.000\$

Construção do Quartel da Companhia de Depósito
— verba não fixada.

Construção do Quartel da Bateria de Artilharia —
verba não fixada.

Laboratório Central de Higiene 65.568\$

Em Gaza :

Construção do hospital Militar e Civil do Xai Xai. 46.559\$

No Distrito de Inhambane :

Construção do hospital Militar e Civil de Inham-
bane 29.400\$

Em Quelimane :

Casa de habitação dos enfermeiros 15.400\$

Por ocasião da nossa visita de inspecção ao Chai Chai determinamos que se suspendesse a obra de construção de uma cisterna que estava orçada em cerca de 8 contos e que de modo algum resolvia o problema do abastecimento de água do novo hospital.

Um hospital, para ser higiénico, precisa ter muita água.

E como, pelas informações colhidas, havia possibilidade de canalisar água de uma nascente no sopé do Monte Tavane, onde o hospital está sendo edificado, gastando talvez menos dinheiro do que a cisterna custava, mandámos estudar o problema de abastecimento de águas não só para o hospital como para a própria vila do Chai Chai.

Para ali seguiu, no fim do ano, um engenheiro com a missão de estudar o problema de abastecimento das aguas ; e ainda com o fim de elaborar o projecto de defeza da vila do Chai Chai contra as cheias do rio Limpopo. O engenheiro levava também a missão de estudar a construção de uma nova ponte acostável no rio, visto que a ponte primitiva quasi já não existe.

Pela relação das obras que nos foi fornecida, vemos que se está fazendo uma cisterna no hospital de Quelimane.

É uma obra que entendemos também que se não devia fazer.

Por mais cuidados que haja, uma cisterna enterrada dentro de um hospital está sempre sujeita a inquinações.

O problema pode resolver-se provisoriamente com tanques de ferro, tantos quantos sejam precisos. O que é preciso é tratar-se, sem demora, do abastecimento de águas da vila.

O problema é dispendioso, mas não deve apresentar grandes dificuldades. Tivemos ocasião de vêr a água do rio Liguare, ou de um dos seus afluentes, a qual se apresentava límpida, potável e em condições de ser canalizada para a vila. A canalisação é um pouco extensa, mas vale bem a pena gastar dinheiros nesta obra, tanto mais que o Caminho de Ferro precisa de água na vila impreterivelmente para as suas instalações; para as suas máquinas; para as suas oficinas. E assim, o Caminho de Ferro e a Câmara podem e devem chegar a um acôrdo para sem demora iniciarem os trabalhos de abastecimento de águas.

Vale mais tratar dêste problema do que da instalação da luz eléctrica e de outros luxos que nada valem em comparação com a necessidade da água, que é um elemento absolutamente indispensável à hygiene do indivíduo, e à salubridade de uma povoação.

Como se vê pela enumeração feita das obras, ainda o distrito de Tete continua na situação lamentável em que sempre tem estado, sem alojamentos para os funcionários; sem quartéis para a guarnição, num estado de abandono que faz pena.

Oxalá se encontre maneira de, sem a menor demora, se remediar esta lamentável situação.

Um crédito extraordinário de 100 contos resolve cabalmente o problema; e vale a pena sacrificar 100 contos ao bem estar e à comodidade dos funcionários e das tropas que tão longe mantem e asseguram o nosso domínio

Pelo que diz reipeito ao Chindio, foi possível comprar uma casa onde, em condições razoáveis, se instala o serviço dos correios e telégrafos. Mas é preciso fazer lá mais edificações, comquanto se recomende que elas sejam provisórias e desmontáveis, por isso que o Chindio está condenado a desaparecer visto ser facilmente inundável pelas cheias do Zambezé.

As grandes cheias do ano que passou, tiveram toda aquela zona debaixo de água, atingindo nalguns pontos a altura de dois metros e mais.

O problema do alojamento dos funcionários

Não é só em Tete que o funcionalismo luta com dificuldades de alojamento. Não é só naquele distrito que êle se vê forçado a viver em casas sem conforto, sem condições higiénicas, as quais contribuem poderosamente para a ruina da sua saude tão precisa para êle como para o Estado a quem serve.

A falta de alojamento faz-se sentir em Quelimane; faz-se sentir em Inhambane, onde nem residência o Estado tem para o Governador de Distrito; e faz-se sentir até em Lourenço Marques.

Ainda há pouco um funcionário superior das Obras Públicas, que chegou a Lourenço Marques com a família, se viu forçado a viver vários meses num hotel, por não encontrar casa para alugar.

O Sr. Freire de Andrade, sendo Governador Geral da Província, resolveu, em idênticas circunstâncias, o problema, mandando construir uma duzia de casas higiénicas, salubres, as quais o Estado mais tarde vendeu.

Em 1911 fez-se o mesmo, construindo-se vários grupos de casas para operários.

O precedente está pois aberto; e o Estado deve, no seu próprio interêsse, pois também êle é interessado na boa saude dos seus servidores, destinar um fundo importante à construção de residências para funcionários, residências que êle aluga aos preços correntes, e que vende, logo que se lhe ofereça ensejo para isso.

A venda dessas casas, bem como as rendas que elas produzissem, reverteria para o fundo com o qual as Obras Públicas iriam constantemente fazendo novas edificações onde a iniciativa particular se mostrasse rebelde ao emprêgo de capitais em construções urbanas.

Manifestamente o Estado não pode nem deve ir fazer concorrência às iniciativas particulares; mas quando elas se não manifestam, e daí advem mal à colectividade, é a êle que compete providenciar.

Além disso, em várias colónias, e aqui mesmo na África do Sul se vê o Estado ter casas, e até mobiladas, como também se recomenda, para arrendar aos seus principais funcionários. Naturalmente cobra-lhes uma renda que o põe ao abrigo de pre-

juízos. Mas que os tivesse, não seria razão para deixar de o fazer.

Em Lourenço Marques tem o Estado as vilas Mousinho e Gorjão, que, explora com um prejuízo considerável, sem, contudo, pensar em as vender, ou em as fechar.

b) Estradas

Em matéria de estradas alguma coisa se fez digna de registo.

Já no ano de 1917 tinham merecido especial atenção os estudos e a construção da rêde de estradas em Lourenço Marques e em Tete.

É claro que em todos os outros distritos se trabalhou e trabalha em estradas; mas tais obras são, em regra, feitas pelos Administradores das Circunscrições, e são custeadas pelas edildades.

São verdadeiramente estradas municipais.

Sôbre tal assunto é hoje convicção minha que a rêde de viação ordinária há de ser feita exactamente pelos Administradores de Circunscrições, usando de dotações das corporações locais, o que não quer dizer que o Estado não vá em auxílio dêles quando se reconheça necessário, sendo em qualquer caso, tudo fiscalizado pela autoridade superior do distrito respectivo, que bem pode ser encarregada do controle da viação ordinária.

As Obras Públicas não tem tempo de se ocupar de tal problema, competindo-lhes, entretanto, projectar e construir as obras de arte, quando elas tenham uma importância que justifique a sua intervenção.

a) Estradas no distrito de Lourenço Marques

Não houve possibilidade de alargar a rede de viação ordinária no distrito. As grandes cheias do princípio do ano causaram grandes prejuízos, destruindo em grande extensão as estradas existentes; e arrastando muitas obras de arte, e, entre elas, a grande ponte sôbre o Umbeluzi, construída perto de Goba.

Para se apreciar da importância das cheias citarei o caso de um automobilista que se dirigia à Namahacha, e que teve de deixar o seu automóvel próximo da ribeira Calaxane, em vista do enorme volume de água que ela levava. Deixou o automóvel

e tratou de passar ao outro lado numa jangada. Calcula-se bem que êle ao abandonar o seu carro, o deixasse em local absolutamente seguro, e ao abrigo das inundações. Pois a cheia que já era grande, aumentou de forma tal que atingiu o automóvel e acabou por o cobrir de água! E quem vê a ribeira, mal suspeita que ela possa meter um tal volume de águas, porque muitas vezes nem água tem.

Os grandes trabalhos, durante o ano, resumiram-se pois em reparar os estragos causados; à reconstrução da ponte sôbre o Umbeluzi; e a pouco mais.

Foi com o crédito especial de 120 contos concedido pela P. P. N.º 705 de 14 de Dezembro de 1917, que foi possível prosseguir com as obras durante quási todo o ano de 1918.

Estava no plano das novas construções fazer a estrada de Lourenço Marques a Marraqüene, estrada que se acha construida até ao kilómetro 4; e era intenção fazer uma estrada da Moamba ao Impamputo para dar ligação com Lourenço Marques, às circunscrições que ficam na margem esquerda do Incomati, como o Sabié e Magude, e ainda para dar fácil ligação à Manhiça e a Xinavane.

Esta estrada da Moamba ao Impamputo tem ainda a vantagem de valorisar grandes tractos de terreno que há naquela região.

A estrada da Namahacha que tinha sofrido bastante com as cheias foi também reparada e melhorada.

A passagem da ribeira de Calaxane mereceu especial attenção; e eu mesmo fiz o reconhecimento de uma variante, conjuntamente com o Director do Caminho de Ferro, a cargo de quem teem estado os trabalhos.

Os resultados dêsse reconhecimento não foram muito satisfatórios e por isso ordenei que um engenheiro, que foi mandado prestar serviço nas Obras Públicas, fizesse o reconhecimento de uma estrada, da Moamba, ou de Pessene, para a Namahacha, com a qual se assegurariam as comunicações com esta localidade na época das chuvas.

Em face dos relatos por êle feitos, concluiu-se que a solução ainda mais económica era fazer a variante do Calaxane na estrada actual, construindo sôbre o rio uma ponte em cimento

armado, que embora não fique mais alta do que as mais altas cheias; seja em todo o caso suficientemente forte para resistir a uma inundação que porventura a cubra.

A construção da estrada de Marraqùene, mereceu à Inspeção das Obras Públicas a mais desvelada atenção.

Fez-se o caminho de ferro com o fim principal de transportar os materiais para ela; e fez-se o processo de empreitada, tendo o concurso sido aberto já no fim do ano de 1918.

Segundo uma proposta que particularmente me foi apresentada, tinha-se assegurado a construção de cada kilómetro à razão de 6.200 escudos, preço que foi considerado muito aceitável.

O sistema de construção e os materiais a empregar são diferentes do que há já feito nos kilómetros construídos.

Por ocasião da construção da ponte sobre o rio Matola, na estrada do Umbeluzi, descobriu-se na margem direita do rio um calcário brando que se presta admiravelmente à construção do pavimento das estradas.

O desmonte é fácil, e a pedra sai em blocos de pequenas dimensões. Para se usar na construção da estrada não precisa ser britada.

Tal qual como sai da pedreira é colocada na caixa da estrada a construir, procurando formar-se camada mais ou menos uniforme.

Comprime-se, a seguir, com um cilindro de peso médio, e a superfície fica plana e unida como se fôsse constituída por uma única pedra.

Receou-se da possibilidade de fazer lama em ocasião de chuvas; e ainda de um rápido desgaste, havendo um transito aturado.

A experiência demonstra que nem um nem outro inconveniente são de receiar. Já passaram duas épocas de chuvas sobre os troços feitos por êste processo, na estrada de Lourenço Marques à fronteira, e o pavimento da estrada conserva-se em perfeito estado, a-pesar-de o trânsito ter sido em todas as épocas do ano, regular.

Mas há uma vantagem maior que todas as outras e que levou a preferir êste material na construção das novas estradas.

A estrada feita com pedra do Incomati, que é um basalto extremamente rijo, e com saibro da Moamba, que é muito argiloso,

exige regras e trabalhos de conservação constantes para se conseguir manter o pavimento unido.

Deixando de se regar, ou deixando de se conservar, a brita começa a soltar-se; as pedras vêm umas atrás das outras; e a estrada em breve fica intransitável.

A estrada feita com a pedra da Matola, nem exige regas nem exige grande conservação. É um material ideal.

A construção faz-se com extrema economia: quasi por metade do custo usual: as despesas de conservação são mínimas.

Em face destas vantagens mandou-se estudar um ramal de caminho de ferro para a Matola; afim de se ir ali buscar este material que teria um largo futuro na construção de ruas, avenidas e passeios da cidade. Não obstante o ramal ser bastante dispendioso, a sua construção chegou a estar autorizada por despacho de Sua Ex.^a o Governador Geral.

Felizmente que umas pesquisas que se mandaram fazer na área da Concessão Lingham, mostraram que material idêntico, se encontrava ali.

Assim dispensou-se a construção do ramal, visto que esta nova pedreira era já servida pela linha do Lingham.

Esta importante descoberta animara-me a ocupar-me desde já da construção de uma estrada para a foz do Incomati pelas Mahotas.

Nas Mahotas, que ficam situadas ao norte da cidade, há já um núcleo importante de agricultores, que se vêm na necessidade de utilizar a navegação da bahia, e o trânsito por caminhos de areia, para trazerem os seus productos ao mercado de Lourenço Marques.

Ora, uma estrada para a foz do Incomati, pode servir todos estes agricultores, que seguramente alargarão as suas culturas por encontrarem maior facilidade em colocar os seus productos, visto baratearem os transportes. E é uma interessante estrada de Turismo.

Além disso, serve ela também os agricultores de Marraqüene e da Manhiça que utilizam o rio Incomati nas suas comunicações com a cidade, e que muitas vezes se vêm impossibilitados de chegar a Lourenço Marques, por a bahia não permitir a navegação a pequenas embarcações.

Esta estrada, que deve sahir do prolongamento de uma Avenida que passa a leste do hospital, vai delimitar por oeste o campo do Golfo separando-o do acampamento militar próximo à carreira de tiro; serve a quinta de São Marchild, e permite portanto fazer ali um magnífico parque Zoológico. Ela pode ainda, e deve ligar-se com outra que siga pela praia fóra em direcção ao palmar de São Marchild, constituindo um óptimo circuito para o automobilismo.

Com efeito, da praça 7 de Março pode-se ir à Polana pela esplanada marginal; segue-se ao palmar de São Marchild na praia, para se subir depois a encosta a entroncar na estrada das Mahotas, regressando pela Polana e Ponta Vermelha. Êste trajecto deve representar um circuito de 16 kilómetros sem contar o trôço de estrada que vai até à foz do rio Incomati.

Chegada que seja a estrada de Marraqùene pelo Infulene, ao kilómetro 15, convem, antes de prosseguir mais além, construir a estrada pelas Mahotas à foz do Incomati, conforme fica indicado, pondo assim em pé de egualdade todos os agricultores dos arredores, e alargando também as áreas do turismo.

A Companhia das Águas de Lourenço Marques que no princípio de 1918 teve sérias dificuldades com as canalisações no rio Umbeluzi, porquanto ambos os canos por onde passa a água foram postos a descoberto e partidos pelas cheias, deseja fazer passar as canalisações por uma ponte lançada sôbre o rio. Nestas condições propôs ao Estado construir êle uma ponte que servisse a viação ordinária, utilizando a Companhia essa ponte mediante uma renda a convencionar, tal qual como se fez com a ponte da Matola.

O assunto merecia consideração, porquanto, do outro lado do rio há alguns pequenos agricultores que clamam pela protecção do Estado.

A Companhia prestou-se a fazer um projecto da ponte o qual me pareceu em condições de poder ser presente ao Conselho Técnico.

A obra não é dispendiosa. Foi orçada em onze mil libras.

Tendo-se procedido a um inquerito, pela inspecção de Agricultura, verificou-se, conforme aquela Inspecção informou, que era realmente de conveniência fazer a construção da ponte em-

bora fôsse preferível um outro local próximo da Estação do Caminho de Ferro. Por isso é chegado o momento de se fazer o acôrdo com a Companhia que parece estar nas disposições de ella mesma se encarregar da construção, se o Estado assim o desejar, caso o local seja considerado aceitável.

Além do serviço a prestar aos colonos da margem direita do rio, é preciso considerar outra vantagem que da construção da ponte se deve tirar.

Hoje toda a parte sul do distrito está isolada de Lourenço Marques pela baía e pelos rios que nela desaguardam. Esta ponte permitirá a passagem, em condições regulares, para a Mailana, e poderá dar ligação com o Maputo, fazendo-se uma ponte sobre o Tembe pelas alturas de Pôrto Henrique.

Se um reconhecimento, a fazer por um engenheiro, mostrasse que a solução não era viável, valerá a pena transformar a ponte do caminho de ferro da Swazilandia sobre o Umbeluzi, a qual fica a alguns kilómetros a montante das instalações da Companhia das Águas, em ponte mixta, dando por ella passagem a automóveis. A despesa não seria muito grande; e a vantagem de assegurar de uma maneira efectiva e permanente, as comunicações, por via ordinária, com a Swazilandia, e, conseqüentemente, com o Transvaal, seria enorme.

Deve um engenheiro ir sem demora fazer os reconhecimentos precisos para se resolver o problema.

Na minha visita de Inspeção a Gaza tive ocasião de fazer o trajecto de ida e volta em automóvel, seguindo pelo Guijá, Chibuto, Chai Chai e Manjacaze. Por toda a parte encontrei estradas regulares graças aos esforços e boa vontade dos respectivos Administradores, o que muito me apraz consignar aqui. Por toda a parte se nota vontade de trabalhar, o que é indispensável para o progresso da Colónia.

Mas reconheci a necessidade de muitas obras de arte. É preciso inundar a região com ferro e com cimento logo que os seus preços baixem, e fazer por toda a parte pontes e pontões em cimento armado.

Pedra não se encontra em parte alguma; e a madeira não se deve empregar. A areia encontra-se sempre, e com ella faz-se o cimento «coigné».

Mas é preciso desde já assegurar a passagem dos rios Incomati e Limpopo, construindo sôbre eles pontes que mais tarde sirvam também para o caminho de ferro.

As duas pontes são factores absolutamente indispensáveis para o progresso de toda a região ao sul do Save.

Foi por essa circunstância que resolvi a pedir em Conselho do Governo a verba precisa para fazer um ramal de 9 kilómetros desde o apeadeiro de Magude à sede da circunscrição, habilitando-me assim, desde logo, fazer a ponte sôbre o rio.

A construção desta ponte é obra dispendiosa. O rio tem cêrca de 200 metros de largura, e obriga por isso à construção de uma grande ponte de 3 vãos, com grandes vigas.

A passagem do Limpopo, comquanto mais difficil, do que a passagem do rio Incomati, também se deve vencer com uma ponte de tres vãos

b) As estradas de Gaza

Há tempos houve a ideia de aproveitar a praia próximo da barra do Limpopo, e à qual no Chai Chai se chama a «Contra costa», para residência de verão dos habitantes da vila.

E por isso a Câmara Municipal do Chai Chai se occupou da construção de uma estrada para ali, estrada que deve ter 8 a 10 kilómetros, pedindo ao Governo para a mandar estudar.

A Direcção das Obras Públicas mandou ali um condutor fazer os estudos; e o problema está hoje em condições de ser resolvido.

Mas até agora nada se fez nem de nada se tratou. Há uma estrada do Chai Chai ao Chibuto pela margem esquerda do rio. Mas essa estrada corta algumas linhas de água afluentes do Limpopo.

Sôbre o rio Chiosol construiu-se uma ponte de cimento armado que se tem comportado bem.

Sôbre os rios Chonguene e Muhivane havia pontes de madeira que as cheias levaram ou destruíram.

É indispensável construir ali duas pontes em cimento armado exactamente nas condições em que se fez a ponte do Chiosol.

Também o Estado ou a Câmara devem pensar em fazer desde já uma estrada para o rosário de lagoas no litoral, promovendo a navegação a gasolina, nelas, o que irá dar um enorme valor

a todos aqueles terrenos onde a população indígena é densíssima.

Esta estrada poderá ser mais tarde utilizada para a construção de uma linha decauvile se o desenvolvimento da região assim o exigir.

c) As Estradas em Inhambane

O distrito de Inhambane é um daqueles onde a viação ordinária é mais difícil porque é uma região de forma recente e de dunas, abundando a areia por toda a parte.

Como a densidade da população é grande nalguns pontos, tem-se aberto nêles estradas, a-pesar das dificuldades que por vezes surgem; e tem-se construido ao mesmo tempo pontes sôbre muitos dos rios. Em alguns dêles há já hoje pontes em cimento armado.

As cheias do comêço de 1918 inundaram toda a região baixa, destruindo estradas e pontes.

O Engenheiro ao serviço do distrito avaliou os prejuízos sofridos em algumas dezenas de contos. E o Governador pediu um crédito de 60 contos para as reparar, crédito que lhe foi dado, mas devendo sair dos fundos da Comissão de Melhoramentos e da Comissão do Fomento do distrito.

Não quiz o então Governador do Distrito servir-se da autorização concedida; e daí o ser necessário reconstruir as pontes e os aterros pela dotação ordinária das Obras Públicas.

Foram as seguintes, as obras que durante o ano tiveram comêço de execução:

Ponte sôbre o rio Guina	2.200\$00
Ponte do Bacinane.	5.200\$00
Aterro da ponte de Inhamussua	200\$00

As comunicações são difíceis sobretudo com o extremo norte do distrito.

Há áreas enormes, vastas regiões, quási por completo despovoadas, e que isolam Vilanculos do resto do distrito.

A viagem de Inhambane a Vilanculos, por terra leva 5 dias, com dificuldades imensas, principalmente por causa de falta de água.

Em todo o caso, algumas estradas novas se tem aberto, tornando cada vez mais acessível e mais conhecido o interior.

A Withwaters Rand Native Labor Association, tem mon-

tado vários centros de recrutamento no norte, acabando, agora mesmo, de fazer a ligação de Mocoduene com o Pafuri, na fronteira nordeste do Transvaal, por uma rede de postos que vai de *Mazibi por Sinani, Manyonza Mantchala* na margem esquerda do rio Inhaluize, Shigubo, na margem direita do mesmo rio, e logo a juzante na lagoa salgada que o rio atravessa; Escubane M'balu; Mavuza e M'reta, nas margens do rio Shigombe, Umpuzi, já no Limpopo, e Mapai sede de um pôsto de fronteira, na Circunscrição do Guijá.

d) As Estradas na Zambézia

Na Baixà Zambézia a construção de estradas é uma operação quási que impossível. Toda a região é inundada; os terrenos são alagadiços; e por isso as estradas que se abrem são intranstitáveis durante uma grande parte do ano.

Só à custa de somas que as comunicações não valem, se podem abrir caminhos através desta região.

Na parte alta do distrito alguma coisa se tem feito por parte dos comandos militares e das Administrações civis; e ainda pelos arrendatários dos prazos.

Mas o problema das comunicações na alta Zambézia só será satisfatóriamente resolvido; quando uma transversal de caminho de ferro rasgue todo aquele vasto e rico território, permitindo-lhe um fácil e rápido acesso ao mar.

Pelos serviços das Obras Públicas, neste distrito e durante este ano, apenas se tratou da construção de uma estrada do baixo Moloque.

e) As Estradas em Moçambique

O distrito sofreu infelizmente as contrariedades de uma invasão do inimigo; e foi preciso a toda a pressa assegurar as comunicações entre os seus principais pontos estratégicos. Fizeram-se portanto várias estradas militares e repararam-se outras para permitirem o trânsito de automóveis.

Tive ocasião de ir de automóvel a M'conta e a Nampula, percorrendo uma estrada que, se bem que não fôsse um modelo de construção se prestava bem ao trânsito de automóveis, embora num ou noutro ponto com dificuldades por atravessar terrenos alagados.

Mais tarde asseguraram-se as comunicações com Ribawa e outros postos já muito no interior do distrito.

À volta da baía fez-se uma estrada militar ligando a Cabeceira e a Mossuril com o Lumbo.

Também se tratou da construção, a valer, da estrada do Mossuril, em frente de Moçambique, aos Namarrais.

O distrito tem hoje uma bela rede de comunicações abertas desde os tempos da ocupação, feita por postos militares que se mantinham ligados por estradas, podendo prestar-se assim mútuo apoio.

Algumas despesas que os comandos militares não puderam custear, em matéria de viação ordinária, foram custeadas pela Comissão de Melhoramentos, utilizando o fundo constituído pela percentagem de 12 0/0 sôbre o imposto de palhota, cobrado nas Capitánias-Mores do distrito. Essa percentagem foi computada em 72.000\$00 para o ano económico de 1918-1919. E como havia um excesso de receita, em 1917-1918, sôbre a que foi calculada, dispunha-se de uma verba de 86.400 escudos que eu propuz que se distribuisse como segue:

I—Instalação dos serviços administrativos

Casa do comando do Erati. . . .	4.000\$00	
Idem de Muagi.	2.000\$00	
Idem de Imala	4.000\$00	
Idem do Moginqual	4.000\$00	
Idem de M'conta.	4.000\$00	
Casa do pôsto de Monapo	3.000\$00	
Casas para amanuenses do co-		
mando da Macuana	<u>4.000\$00</u>	25.000\$00

II — Estradas e pontes

100 cantoneiros, a 3\$ mensais . .	3.600\$00	
Quilometragem de estradas . . .	400\$00	
Pontes.	30.000\$00	
Pontes provisórias	2.000\$00	
Ferramentas	2.200\$00	
Expediente e impressos	<u>200\$00</u>	38.400\$00
<i>Soma e segue.</i>		<u>63.400\$00</u>

III — Poços para indígenas, escolas
e enfermarias

<i>Transporte</i>	63.400\$00	
Enfermaria de Memba	3.000\$00	
Enfermaria de Nampula	6.000\$00	
Enfermaria de Ribaué	5.000\$00	
Enfermaria de António Enes. . .	6.000\$00	
Poços, a 200\$ por cada comando.	3.000\$00	23.000\$00
		86.400\$00

Esta distribuição do fundo que foi proposta em 30 de Junho, se chegar a ser aprovada, trará, como se vê, grandes benefícios à viação ordinária pelo grande número de pontes que se poderão construir.

Estas, mais uma vez o repito, devem ser construídas em alvenaria ou em cimento armado. Gastar dinheiro em construção de pontes de madeira é um erro imperdoável.

f) **As estradas em Tete**

Presentemente é este o Distrito onde a viação ordinária tem maior importância.

A rede de estradas tendo por centro a vila de Tete de longe se vem executando. Mas tão grandes são as dificuldades com que se luta que os trabalhos teem sempre prosseguido com morosidade.

Tete acha-se ligado com Macequece por uma estrada através do Barué. Tem a estrada para o norte, por Furacungo, ligando com Missale e Chifumbaze, estrada que atravessa a fronteira e vai ao forte Jameson na Rhodésia.

Há a estrada de Tete, por Vila Coutinho, ao forte Johnston, no Nyassaland; e há ainda a estrada que vem a Mutarára e ao Chindio, estrada que está longe de estar concluída.

A verba que durante o ano se dispendeu em trabalhos de estradas foi de 28.487\$04, sendo a dotação de 50 contos.

Também se alargaram e repararam 50 kilómetros de estrada do forte M'languene a Delza Angonia.

Com o fim de impulsionar a construção e a conservação das estradas, nomeou-se para Tete um Chefe de Conservação, e deu-se-lhe uma motociclete; de sorte que êle poder-se há deslocar rápidamentee de um ponto a outro, e olhar pela conservação de todas, mais efectivamente do que até hoje se tem feito.

A circunstância de o Govêrno ter já automóveis em Tete, vem auxiliar enormemente o problema de comunicações no distrito. Porque, onde há automóveis, há a ância, sempre insatisfeita, de alargar o campo de acção dêles, procurando-se, dia a dia, fazer maiores percursos.

Considerações gerais sôbre estradas

A nomeação dos Chefes de Conservação para as estradas já existentes veio melhorar o problema da sua conservação. O que é preciso é assegurar-lhes a estes, e a outros que se nomeiem, os meios de deslocação rápida, provendo-os de motocicletes com «side-cars» não só para maior comodidades e segurança dêles, mas também para poderem transportar homens e ferramentas em caso de urgência. O automóvel não tem as mesmas vantagens da motociclete. Esta anda por toda a parte, e desprende-se do «side-car» sempre que é preciso.

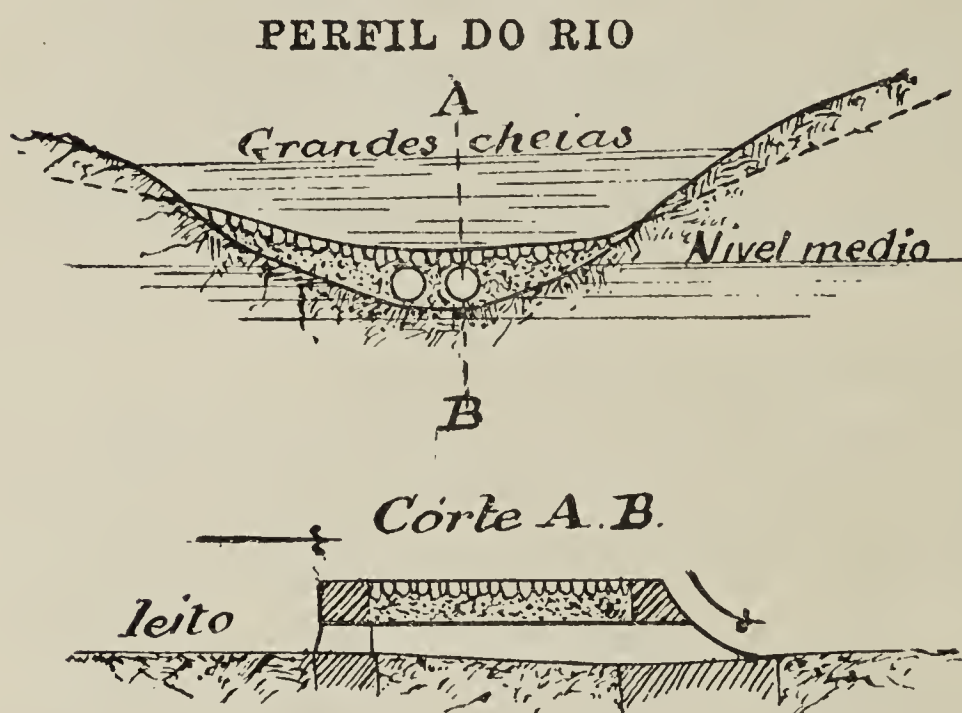
Os Chefes de Conservação, que devem ser cuidadosamente escolhidos, devem dispor de uma certa liberdade de acção, admitindo pessoal sempre que julguem necessárias reparações, e onde as julguem necessárias, afim de se evitar a despesa com um numeroso pessoal permanente de conservação que pouco pode fazer dadas as grandes áreas a conservar, e que se burocratiza facilmente, dando um pequeno rendimento.

A construção de pontes sómente se recomenda, em última instância, em lugares pantanosos, e onde haja água mais ou menos permanente. Nos cursos de águas torrenciais, ou que num dado momento metem grandes volumes de água, devem antes fazer-se passagens de nível (radians ou drifts) fazendo calçadas de grandes pedras quando o leito não seja consistente.

Muitas vezes recomenda-se o emprêgo de 1,2 ou mais tubos sólidamente fixados, fazendo a passagem por cima dêles, de modo que na maior parte do ano o curso de água se passa a enxuto.

Êste sistema de emprêgo de tubos usa-se largamente na África do Sul, com óptimo resultado.

A barragem quando tenha de fazer-se, deve ser cuidadosamente encastrada no leito, dando-se ao talude do lado de jusante uma curvatura conveniente para evitar as escavações pela queda



da água, em ocasião de cheias.

Na passagem das estradas pelas regiões, pantanosas, recomenda-se a abertura de grandes valas, a um e outro lado da estrada, mas à distância mínima de três metros; fazendo com os produ-

tos das escavações um leito de estrada, em aterro, tão alto quanto possível e drenando-o convenientemente.

O emprêgo de escavadores americanos deve dar óptimos resultados na construção de estradas nas regiões pantanosas.

Vale bem a pena, mesmo debaixo do ponto de vista económico, fazer a aquisição de alguns.

Uma recomendação a fazer a todas as entidades que se ocupem de construção das estradas é a cuidadosa drenagem do seu leito, e a defesa contra as águas das chuvas.

As estradas devem, sempre que se julgue necessário, ser protegidas por grandes valas de drenagem, construídas do lado de montante de modo a obrigar todas as águas a passar só em determinados pontos da estrada onde não possam danificar o leito.

g) Faróis

A Portaria Provincial N.º 23 de 10 de Fevereiro de 1916 regula a superintendência que cada um dos serviços públicos da Província deve ter sobre estudos, construção, e funcionamento dos faróis dos portos e da costa.

O estudo dos faróis de costa, a escolha dos aparelhos a adqui-

rir para elles e o seu funcionamento, estão sob a alçada do Departamento Marítimo.

A sua construção e conservação pertencem às Obras Públicas.

Os faróis dos portos são superintendidos pelas Comissões de Melhoramentos nos portos onde elas existem; e estão subordinados à acção das Capitanias nos restantes.

O alumiamiento da costa da Província tem melhorado bastante nos últimos anos. Fez-se um farol na barra do Limpopo, que aliás, não tem grande utilidade; construiu-se o farol do Bazaruto, que é um óptimo farol, e que está muito bem situado. Êste farol chega a alcançar 33 milhas. Também se construiu um farol na ponta Matirri, etc.

Para completar o plano de alumiamiento, na sua parte essencial, é preciso construir os faróis de Mafamede, do Baixo do Pinda e das bôcas do Zambeze, conforme já foi referido no relatório do ano anterior.

O farol de Mafamede, de há muito que estava projectado e de há muito tem já dotação especial.

O projecto primitivo tinha a torre em cimento armado, tendo o ferro para ela sido adquirido e levado para o local. Ao tratar-se da construção não appareceu empreiteiro que quizesse tomar conta dela por preço razoável.

O custo excessivo de madeira para os moldes; a dificuldade de obter operários especializados que quizessem ir trabalhar para ali, tudo fazia com que o empreiteiro quizesse precaver-se com um coeficiente do lucro inaceitável.

A proposta apresentada por um empreiteiro, especialmente convidado para isso, depois de um concurso sem resultado realiado no princípio do ano, era tal, que elevava o custo do farol a cerca de 200 contos, quando pronto a funcionar.

Pedia êle pela construção da torre e dependências cerca de 130 contos. Ora como já se tinham dispendido 35 contos em materiais e já se tinha dispendido 24.630\$00 no aparelho iluminante, o custo do farol, posto a funcionar, não andaria longe daquela exorbitante quantia, se acaso a não excedesse com reclamações e imprevistos.

! O orçamento primitivo da obra era só de 27 contos!

Em presença de um custo tão elevado, dei ordem para que se fizesse um novo projecto, mas em alvenaria ordinária.

Esse novo projecto consta de uma torre tronco única que tem à volta dela as dependências, como sejam as residências do pessoal, os depósitos, etc.

A cisterna fica na base da torre. Esta tem 37 metros de altura.

O seu orçamento é de 70 contos, o que dá para custo de metro linear da torre 1.896\$50, preço realmente caro.

Apesar disso, foi ainda difficil obter empreiteiro para a construção. Mas obteve-se e seguiu para o local.

Uma vez ali, surgiram logo grandes difficuldades com o fornecimento da pedra anteriormente adjudicada à Companhia do Madal e que ela estava juntando com uma morosidade incompatível com o regular andamento da construção.

Empenhados todos os esforços e todas as boas vontades para melhorar as condições do fornecimento de pedra nada se conseguiu.

Pelo que se resolveu finalmente, levá-la de Lourenço Marques.

Veremos se assim será possível ter em breve o farol a alumiar um dos pontos mais perigosos da costa de Moçambique.

A construção dêste farol deve exigir a construção de um pequeno farolim, na Barra Couta para tirar os navios das correntes que os arrastam para a costa.

O farol do baixo Pinda está já projectado também e, como há uma dotação relativamente importante para a construção de faróis novos, êste também pode em breve começar a ser construido.

O local para o farol das bocas do Zambeze foi já visitado pelo Director das Obras Públicas que não encontrou grandes difficuldades na sua construção. — Esta seguir-se há à do farol do baixo do Pinda.

O farol de Fitzwithem, ou da ponta Matirri, no distrito de Quelimane, não ficou situado na posição mais conveniente. Convirá mudá-lo para fora, para a ilha do Fogo, servindo assim para a navegação ao largo, e para a navegação entre a ilha e o continente.

Em Lourenço Marques está-se procedendo à obra da grande

reparação do farol da Inhaca, para a qual há uma dotação especial de 35 contos.

A torre de ferro está sendo protegida com um revestimento de cimento, e o posto de observação do farol fica situado mesmo na torre, e sensivelmente a meia altura, tendo assim um maior comandamento.

Também agora se farão as instalações definitivas para o pessoal, e a construção de uma boa estrada desde o pôrto de desembarque até ao farol.

A obra de reparação dêste farol de há muito estava projectada e era realmente de uma urgência inadiável.

O novo aparelho de relojoaria que também é preciso substituir, foi encomendado, logo no comêço do ano, à casa Barbier de Paris.

Além dêste farol, outros se repararam no decorrer de 1918. Assim, reparou-se o farol da Zavora custando as obras 4.665\$00, e fizeram-se reparações e pinturas de menor valia no farol Vilhena em Quelimane.

A dotação especial para construção de faróis, constante da tabela de despesa extraordinária do orçamento do ano económico corrente, é de 100 contos.



CAPÍTULO II

Os Caminhos de Ferro da Província em 1918

A) Novas Construções

Durante o ano de 1918 continuaram em construção os três caminhos de ferro que do antecedente vinham sendo construídos, a saber:

O Caminho de Ferro de Quelimane ao Chire.

O Caminho de Ferro de Inhamacurra a M'cuba.

O Caminho de Ferro de Moçambique.

A estes veio juntar-se o caminho de ferro, de via reduzida, de Lourenço Marques a Marraqùene, numa extensão total de 32 quilómetros.

Em Quelimane e em Moçambique pouco trabalho se fez, porque tanto um como outro distrito, foram teatro de operações militares de vulto, por causa da invasão alemã.

O Caminho de Ferro de Marraqùene começou-se e concluiu-se em 64 dias de trabalho útil.

A falta de mão de obra foi sensível; os indígenas disponíveis eram recrutados para carregadores das colunas em operações.

Por outro lado, também não era possível obter materiais. O cimento necessário às obras de arte não se conseguiu por nenhum preço, nem se conseguiam carris. Travessas obtinham-se com muita dificuldade, e só de madeiras locais.

a) Materiais adquiridos durante o ano

O Caminho de Ferro de Quelimane pôde dispor de alguns quilómetros de via que tinham sido comprados ainda no começo da guerra. Êsses carris haviam sido desembarcados em Lourenço Marques, e por falta de transportes não puderam seguir

para Quelimane em devido tempo. Eram cerca de 1.000 toneladas que durante mais de dois anos permaneceram nos recintos do porto de Lourenço Marques. Dêles retirou a Direcção dos C. F. L. M. devidamente autorizada, cerca de 5 quilómetros para os trabalhos do atêrro da Machaquene.

A-pesar dos esforços feitos por nós para os restantes seguirem rapidamente ao seu destino, só quasi no fim do ano foi possível conseguir o seu embarque.

Para o caminho de ferro de Nhamacurra, foi possível adquirir 24 quilómetros de linha ferrea de pêso de 15 quilos por metro corrente, conseguindo-se assim o material fixo preciso para chegar a M'cuba.

Tambem se tinham adquirido 24 quilómetros para fazer a ligação de Nhamacurra com Nicoadala, no Caminho de Ferro principal de Quelimane ao Chire, mas por motivos vários a aquisição teve de ser cancelada.

Para o Caminho de Ferro de Moçambique chegaram, quasi no fim do ano, cerca de 50 quilómetros de via de 22,5 quilos que havia quasi dois anos tinham sido adquiridos na América, por intermédio de uma firma local.

Tambem para a projectada extensão do caminho de ferro do Chai Chai, desde Chicomo a Jinabay se adquiriram 32 quilómetros de linha do pêso de 15 quilos por metro corrente.

Foi com ela que se fez a construção do Caminho de Ferro de Marraqùene, visto que no prolongamento do Caminho de Ferro do Chai Chai se não podiam empregar desde logo, por não terem sido feitos os estudos em devido tempo.

Receberam-se pois durante o ano 50 quilómetros de linha do pêso de 22,5 quilos, e 56 quilómetros do pêso de 15 quilos por metro corrente.

A linha de 15 quilos foi comprada à Administração dos Caminhos de Ferro da União, e era da linha que tinha sido levantada do sudoeste Africano, quando a Administração inglesa mudou a bitola de 0,60 para 1,067, afim de ligar, sem transbordo a sua rede com Swakopmund e com Winduck.

Como a linha era vendida com travessas para a bitola de 0,60, ficaram disponíveis da linha de Nhamacurra cerca de 30.000 travessas metálicas do pêso de 12 quilos, as quais servem para

os caminhos de ferro de Mossâmedes ou do Golungo Alto, em Angola.

O custo da tonelada do material foi de 18 £, de sorte que a Província de Angola, adquirindo as 30.000 travessas faria uma compra em boas condições.

Também foi possível comprar para os diferentes caminhos de ferro algum material circulante e de tracção, embora usado.

Para o Caminho de Ferro de Marraqùene foram adquiridas duas locomotivas e seis wagons com os quais se fez a construção.

Para o atêrro da Machaquene adquiriram-se 100 wagons de madeira, de bordas altas, que em Lourenço Marques tiveram de ser modificados para se adaptarem ao serviço dos aterros. Também para Quelimane e Moçambique foram comprados 20 wagons destinados aos trabalhos de construção.

O Caminho de Ferro de Moçambique não dispunha, a-pesar-de aberto à exploração numa extensão de 47 quilómetros, de uma única carruagem. Havia nêle uma plataforma destinada ao transporte de carris, que quando se tornava preciso, recebia uma superstructura que a transformava em carruagem.

Para melhorar êste estado de coisas, mandou-se para ali um antigo salão que nos C. F. L. M. era utilizado pelos chefes de serviço. E também dos C. F. L. M. se mandaram para ali algumas plataformas.

Por ocasião das operações militares no distrito, foi preciso adquirir uma nova locomotiva que o Comando Inglês se encarregou de fornecer.

Vê-se desta resenha que, a-pesar das dificuldades sempre crescentes com a aquisição do material, a situação dos nossos caminhos de ferro foi ligeiramente melhorada, graças à cedência que a Administração dos Caminhos de Ferro da União fez da parte do seu material, quando lhe foi solicitada.

b) Trabalhos de construção feitos

Caminho de Ferro de Quelimane

Em matéria de construção foi possível melhorar a plataforma da via entre Quelimane e o rio Muanange, na linha principal, trabalho absolutamente necessário por isso que durante a época das chuvas quási toda a linha ficava debaixo de água.

Também se conseguiu passar material de via e circulante para o outro lado do rio, prosseguindo o assentamento até aos terrenos altos do quilómetro 27 onde já é possível fazer empréstimos para levantar e reforçar os aterros de um e de outro lado do rio Muanange.

Mais adiante vai encontrar-se pedra que permitirá, para já, construir todos os aquedutos e pontões da linha já feita; e que facilitará a execução de obras na Vila de Quelimane.

Deram-se ordens terminantes para ser lançada uma ponte provisória sôbre o rio Muanange, afim de assegurar a continuidade da linha, e permitir melhorar a plataforma na margem direita dêste rio, entre êle e Quelimane, pois enquanto tal ponte se não fizer, todas as terras para levantar a linha e reforçar os aterros teem de ir de Quelimane onde não abundam.

A ponte pode já ser feita em estacaria de cimento armado, o que permitirá construí-la rápidamente.

A despesa feita com trabalhos de construção dêstes caminhos de ferro elevou-se a 96.893\$67. E gastaram-se 76.150 escudos na aquisição de material fixo e circulante.

Caminho de Ferro de Moçambique

Em Moçambique não foi possível ir com a linha além do quilómetro 47, onde já estava no fim do ano anterior. Os trabalhos de construção limitaram-se à execução de algumas pontes e pontões, e ao refôrço da plataforma, melhorando-se as condições da linha. Há naquele caminho de ferro terraplanagens feitas, prontas a receber 71 quilómetros de via. Infelizmente, com os 50 quilómetros últimamente recebidos, não chegaram tirefonds, e o assentamento da linha não pôde prosseguir. Adquiriram-se logo telegráficamente alguns tirefonds, nos caminhos de ferro de Mossâmedes; e os restantes encomendaram-se para a América.

A obra mais importante em que se trabalhou em Moçambique foi na ponte do Lumbo, destinada a atracação dos grandes navios. A-pesar da pequena extensão feita prestou já belos serviços na descarga das 2.500 toneladas de carris que o vapor Hypartia trouxe, tendo os batelões atracado à parte já construída para serem descarregados com um guindaste a vapor.

Uma referência especial a êste importante melhoramento encontra-se noutra parte do relatório.

A despesa feita com os trabalhos de construção do caminho de ferro elevaram-se a 13.103\$66. A despesa feita com o trabalho da ponte não é ainda conhecida (1).

Caminho de Ferro de Marraqùene

O trabalho mais importante que durante o ano se fez em novas construções, foi o do caminho de ferro de Marraqùene. Em 1917 tinha sido determinado que se fizesse uma estrada para o Infulene, afim de servir os agricultores que se acham estabelecidos naquêlê vale, a cêrca de 12 quilómetros de Lourenço Marques. A construção da estrada começou realmente; mas logo que se afastou de alguns quilómetros da testa do ramal do caminho de ferro a dotação da obra esgotou-se, e os trabalhos pararam.

Nem era fácil prosseguir com êles, mesmo havendo fundos disponíveis, tão difícil estava sendo já o transporte da pedra e do saibro, e tão dispendiosa começava a ser a construção. Era preciso mudar de processos.

Tendo Sua Ex.^a o Ministro das Colónias autorizado a construção de um trôço de caminho de ferro entre Chicomo e Janibay, no prolongamento do caminho de ferro de Gaza, adquiriu-se o material de via para êle, comprando-se à Administração dos Caminhos de Ferro da União.

Aconteceu porém que por parte de Inhambane se levantaram dificuldades ao prolongamento da linha, não tendo a Direcção do caminho de ferro daquêlê distrito cumprido a ordem de fazer os estudos. Por outro lado, não havia realmente urgência immediata no prolongamento do caminho de ferro, porquanto as chuvas abundantes do comêço do ano tornaram a navegação fluvial possível entre Inharrime, Jinabay e Chicomo, testa do caminho de ferro de Gaza, e por isso sugeri que, provisóriamente, se utilisasse o material comprado para êste prolongamento, na construção de um caminho de ferro para Marraqùene. Assim far-se ia rápidamente a estrada já começada; e mais tarde levantar-se ia o material, levando-o para Chicomo quando a plataforma estivesse construída, e em condições de o receber.

(1) A despesa até 31 de Dezembro, elevou-se a 38.927\$01.



Não foi, de resto, só esta consideração que levou a recomendar a construção do caminho de ferro de Marraqüene, enquanto as terraplanagens de Chicomo a Janibay se não faziam.

A ligação dos Caminhos de ferro ao Sul do Save era e é assunto resolvido. E a ligação há de fazer-se, seguramente, com a bitola normal de 1,067. Ora, assentando o trôço de Chicomo a Janibay com linha de bitola de 0,75, representaria dinheiro gasto em pura perda, por isso que é ideia assente fazer-se, quanto antes, a ligação dos três caminhos de ferro. Isto mesmo foi exposto superiormente, e é de presumir que seja sancionado.

Em todo o caso, a construção da estrada de Marraqüene, causa determinante da construção do caminho de ferro, é trabalho que se faz em meses; e o material de via deve ficar disponível, podendo ir para Gaza se assim fôr determinado. O caminho de ferro de Marraqüene tem 32 quilómetros de extensão. A sua construção foi autorizada por despacho de Março de 1918.

O material de via chegou só em princípios de Junho, e a construção começou logo em fins dêsse mês para terminar em 5 de Outubro, dia em que foi inaugurado. A falta, de sapos, (crapunds), para fixação do carril à travessa fez com que os últimos 2 quilómetros não estivessem definitivamente assentes em 5 de Outubro.

Não obstante a inauguração fez-se com a assistência do Sr. Encarregado do Govêrno; e o trajecto foi feito em pouco mais de uma hora.

O custo da construção, material excluído, elevou-se a 31 contos o que deu a despesa de cêrca de 1.000 escudos por quilómetro.

Na construção gastaram-se 64 dias de trabalho útil ou seja uma média de 500 metros por dia.

B) Estudos

Insistimos muito na necessidade de se proceder, sem demora, ao estudo da rede dos Caminhos de Ferro da Província.

Há toda a necessidade de dar um grande incremento à construção de linhas férreas; e, infelizmente, não há quasi estudos feitos.

Pela P. P. N.º 1.000 de 7 de Dezembro, foi aberto um crédito especial de 90 contos, para se poderem constituir as brigadas de estudos por mim propostas no decorrer do ano.